

LUTY 1939

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA, PŁYWACTWA, TURYSTYKI WODNEJ I JACHTINGU MOTOROWEGO

Nr. 2
ROK XV
Cena 90 gr

Z Kaliskiego Towarzystwa Wioślarskiego

Jedną z najstarszych placówek o charakterze społeczno-sportowym na terenie miasta Kalisza jest Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie, zwane powszechnie K. T. W., które egzystuje już 51 lat.

Od chwili swego założenia Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie przeżywało trudne chwile, w których zdawało się, iż wskutek wrogiego nastawienia b. zaborcy rosyjskiego do pracy sportowo-społecznej i uświadamiającej, jaką w krytycznych dla wolności Polski czasach Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie prowadziło — nastąpi likwidacja tego Towarzystwa. Chcąc uniknąć szkodliwej z punktu widzenia nie tylko społecznego, lecz przede wszystkim sportowego, likwidacji, K. T. W. zmieniło swą nazwę na „Towarzystwo Ratunkowe" i pod tą firmą mogło nadal krzewić wśród społeczeństwa polskiego tężyznę fizyczną i akcję uodparniającą przeciwko zakusom rusyfikacji. Jako „Towarzystwo Ratunkowe" Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie mogło spokojnie prowadzić nadal tę samą pracę, co było powodem znacznego rozrostu sportu wodnego i prowadzenia prymu w wioślarstwie, a działalnością swą nie tylko na terenie sportowym, lecz i społecznym, zaskarbiło sobie szacunek całego społeczeństwa kaliskiego, o czym również wspomina kronika m. Kalisza.

W czasie wojny majątek Kaliskiego Towarzystwa Wioślarskiego w lwiej części został zmarnowany i aby sport wodny postawić na tym samym poziomie, na jakim istniał przed wojną KTW zmuszone było zakupić nowy tabor. Że i dzisiejsza praca jest owocna i włożone w wyszkolenie wioślarzy trudy są z korzyścią dla wioślarstwa polskiego widać choćby z tego, że istniejące obecnie w Kaliszu kluby wioślarskie, jak Policyjny Klub Sportowy, Wojskowy Klub Sportowy „Prosna" i Kaliskie Towarzystwo Wioślarek wyłonione i powstały dzięki opiece i pomocy Kaliskiego Towarzystwa Wioślarskiego, a pozatym K. T. W. wprowadza w szranki bojowe pokaźne liczby zawodników o czym niejednokrotnie wspomniano w dwutygodniku „Sport Wodny". W dniu 12 stycznia 1939 roku odbyło się doroczne walne zebranie Kaliskiego Towarzystwa Wioślarskiego. Obrady zagaił wiceprezes inż. Wardęski, zaznaczając na wstępie, że dzisiejsze zebranie odbywa się po raz pierwszy od 17 lat bez udziału Prezesa Jana Motylewskiego, który został złożony ciężką chorobą, poczym przewodnictwo objął Aleksander Ulrych, zapraszając na asesorów wiceprezydenta Mateusza Siwika i mecenasa Aleksandra Żardeckiego, a na sekretarza Mieczysława Banaszkiewicza. Obszerne sprawozdanie opracowane drobiazgowo i obiektywnie, złożył sekretarz Włodzimierz Kisły. Ze sprawozdania tego wynika, że K. T. W. w okresie sprawozdawczym brało udział w regatach tak miejscowych jak i zamiejscowych, zdobywając 11 pierwszych miejsc i jedno drugie, oraz cztery nagrody przechodnie, z których dwie przeszły na własność Towarzystwa, jako zdobyte poraz trzeci, że powyższymi wynikami sportowymi K. T. W. zajęło w ogólnej punktacji P. Z. T. W. 11 miejsce z 134 punktami, że już obecnie zawodnicy poddani zostali zaprawie zimowej w postaci ćwiczeń gimnastycznych z uwzględnieniem przygotowań do ćwiczeń na basenie, oraz właściwych treningów.

W sprawozdaniu była poruszona sprawa niskiego stanu wody na rzece Prośnie, co utrudnia systematyczny trening osadom. W związku z tym obecny na zebraniu wiceprezydent M. Siwik oświadczył, że są możliwości pogłębienia koryta Prosny, jednak muszą być w tym kierunku poczynione starania przez wszystkie kluby wioślarskie na terenie Kalisza. To oświadczenie wykorzysta zapewnie Międzyklubowy Komitet Wioślarski i sprawą pogłębienia koryta rzeki Prosny zajmie się energicznie.

Dotychczasowa gospodarka Kaliskiego Towarzystwa Wioślarskiego, jak to wynika ze sprawozdania Komisji Rewizyjnej prowadzona była przez Zarząd na czele z Prezesem Janem Motylewskim bardzo dobrze, nowy zaś budżet został uchwalony w kwocie 13.000 zł. i jest nieco mniejszy od ubiegłego roku.

Postanowiono nabyć motorówkę, która jest niezbędna przy trenowaniu osad na rzece.

Większą niż dotąd uwagę postanowiono zwrócić na umożliwienie korzystania z nauki wiosłowania młodzieży by w ten sposób wychować silne kadry wioślarskiego narybku.

Projekt terminarza regatowego na 1939 r.

Miesiąc	dn.	Miejscowość	Regaty	Uwagi
Kwiec.	30	Wszyscy	Uroczystość otwarcia sezonu	
Czerw.	4	Wszyscy	Regaty otwarc. sezonu	
	11	Warszawa	Regaty międzyklub.	
	18	Kalisz	Regaty międzyklub.	
	25	Gdańsk	Regaty międzyklub.	
Lipiec	2	Wilno	Regaty miedzyklub.	
	9	Grudziądz	Regaty propagandowe	
	16	Włocławek	Regaty międzyklub.	
	23	**Bydgoszcz**	**Regaty międzynarod.**	
	30	**Budapeszt**	**Mecz Polska—Węgry**	
	30	Kruszwica	Regaty międzyklub.	
Sierpień	6	Płock	Regaty międzyklub.	
	13	Poznań lub Bydgoszcz	**Regaty związkowe i Mistrzostwa Polski**	
	20	Grodno	Regaty propagandowe	
	27	Toruń	Regaty międzyklub.	
Wrzes.	3	**Amsterdam**	**Mistrzostwa Europy**	
		Wszyscy	I Krok wioślarski	
	10	Kalisz	Regaty propagandowe	
	17	Warszawa	Regaty międzyklub.	
	24	Kraków	Regaty międzyklub.	
		Poznań	Regaty propagandowe	
Paździer.	1	Wszyscy	Regaty długodystansowe — Uroczystość zakończenia sezonu	

Sejmik wioślarski

Termin dorocznego sejmiku wioślarskiego wyznaczony został na 26 marca, o godz. 10-ej w sali WTW.



ROK 15 WARSZAWA, LUTY 1939 R. № 2

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Pochwała Yachtingu

Yachting morski jest tym dla marynarki czym gimnastyka jest dla wojska, — wyraził się kiedyś jeden z ministrów francuskiej marynarki wojennej.

W Polsce yachting morski jest czymś więcej niż gimnastyką.,„ niż szkołą sprawności fizycznej. Jest przede wszystkim służbą pionierską dla morza i kraju, szkołą ducha morskiego, myśli morskiej. A dalej szkołą charakterów i krzewicielem zasad morskich, tak odmiennych od lądowych zapatrywań i zwyczajów narodu do niedawna od morza odwróconego. A dalej jeszcze wychowawcą nie tylko dla młodych pokoleń, które go wprost uprawiają, ale też i dla starszych, które na to patrzą, czy o tym słyszą.

Przecież młodego człowieka, który by na jachcie wypłynął na wody Bałtyku, uważano by jeszcze 15 lat temu za szaleńca, samobójcę niemal. A dziś słucha się z zamiłowaniem o podróżach dalekomorskich „Dali", „Zjawy" czy „Poleszuka" i... zazdrości młodym żeglarzom, że nie można być z nimi.

I na tym nie koniec. Yachting morski w Polsce, wyrabiając zamiłowanie do morza i oswajając z nim młode pokolenie, kaptuje jednocześnie aspirantów do służby już nie dorywczej, ale stałej na nim. Wyrabia pociąg do najpiękniejszego ale i najtrudniejszego z zawodów, do zawodu powołaniem właściwie będącego, do zawodu marynarza. Uczniowie szkół — Podchorążych Marynarki Wojennej i Państwowej Morskiej — rekrutują się coraz częściej z pośród takich właśnie adeptów yachtingu, którzy raz pokochawszy morze, nie mogą się już z nim rozstać. I choć od czasu do czasu któreś powołanie okazuje się nie szczere, — bo przyświecała mu nie chęć rzetelnej pracy, lecz wizja wesołych przygód, — to jednak na ogół niejeden marynarz zawdzięcza dziś swą decyzję, zbrataniu z morzem na jachcie, brataniu szczeremu, prostemu, bezpośredniemu, szlachetnemu...



Bo i cóż może być piękniejszego, jak jacht o białych żaglach, sunący po falach, bez innego szmeru, jak plusk wody o burty i cichy śpiew wiatru w olinowaniu. Czy parowiec albo motorowiec z jego szumem maszyn, cuchnącą ropą i tłumem pasażerów, albo belami towarów, może dać tak czyste, niezapomniane wrażenia? Czy nawet żaglowiec, czysty i piękny, ale o wysokich burtach i ciężkiej, ciągłej bieganiny wymagającej służbie, może tak zbliżyć do morza, jak jacht, który niemal go dotyka, który pozwala morzu temu nie tylko w sztormy, ale i w dnie pogody zaglądać na pokład, i badać, który z żeglarzy stanowi materiał na prawego marynarza, a który tylko ot tak sobie, „dla wrażeń", znalazł się wśród załogi?!

No i na jachcie człowiek uczy się... żyć po morsku. Musi sam dawać sobie radę w przeróżnych okolicznościach, znacznie więcej niezależny niż na większych statkach, znacznie więcej myśleć zmuszony, niż tam, gdzie za niego myśli kapitan czy starszy oficer, a on jest tylko wykonawcą — prawda, że inteligentnym i przedsiębiorczym, ale znacznie mniej samodzielnym.

Czy staliście kiedy wachtę nocną przy sterze na małym jachcie — gdzieś hen, na pełnym morzu?... Jeśli tak, to wiecie jak dreszczyk grozy przed majestatem żywiołu, łączy się z dumą i powagą wypełnianego obowiązku. Jak lekka obawa przed tym co nastąpić może, idzie w parze ze szlachetną ambicją i subtelną wiedzą fachową, zaostrzającą zmysły do zenitu. Jak na razie człowiek czuje się wobec natury maleńki, maleńki, ale potem — wróciwszy na „krowią posadzkę"— ląd, — wyrasta w oczach ziomków na olbrzyma, któremu danym jest beskarnie obcować bezpośrednio z najpotężniejszym żywiołem globu...

Tak — yachting to nie tylko sport... Ćwiczy on nie tylko ciało, ale i ducha, a w sercach przyszłych marynarzy budzi „sumienie morskie", budzi miłość morza, nie tę książkową, literacką, ale prawdziwą z zetknięcia bezpośredniego wyrosłą i jeśli sentymentalną, to rzetelnie, a nie fantazyjnie czy chorobliwie...

I yachting morski przeprowadza selekcję charakterów i upodobań... Kto nieszczery, ten go znienawidzi i szybko na ląd wraca... Kto szczery — ten dzięki niemu uczy się

służyć morzu wiernie, z oddaniem. Albowiem Morze, tak jak Ojczyzna, żąda aby służono mu jak Wielkiemu Ideałowi, ofiarnie, karnie, z wiarą i abnegacją...

Dlatego też yachting, to, jak rzekliśmy, nie tylko sport. To także nie sama propaganda. To w Polsce dzisiejszej jeszcze poniekąd misja apostolska, polegająca na krzewieniu miłości morza i zamiłowania do pracy w jego dziedzinach, wśród społeczeństwa dla którego morze było dotychczas czymś obcym i nieznanym.

A i na zewnątrz yachting morski ma swoje znaczenie bynajmniej nie drugorzędne. Ukazanie się parowca handlowego nowej nacji morskiej mało budzi zainteresowania w obcych portach; ale niech no polski yacht pokaże się w Szwecji, Danii, Norwegii, Niemczech, Francji, Anglii czy Holandii — nie mówimy już o krajach egzotycznych i zaoceanicznych — a sława polskiego czynu morskiego rośnie natychmiast, pociągając sobą chwałę dla Polski całej... Bo i jakże: kraj, który dopiero nie dawno uzyskał dostęp na morze, a dziś już tak śmiele na nie wychodzi — i to nie tylko parowcami, co nie sztuka, ale przez młode dłonie kierowanymi jachtami o białych żaglach, — musi być krajem ludzi dzielnych i pracowitych. To już nie banalna turystyka przecież, — to niezłomne świadectwo tężyzny narodu i jego dynamizmu mocarstwowego, świadectwo niezłomnej woli czynu na świecie.

„Miłość morza, jest źródłem, z którego czerpać będą swą moc przyszłe pokolenia Polski", — powiedział PIERWSZY ŻEGLARZ RZECZYPOSPOLITEJ, PAN PREZYDENT IGNACY MOŚCICKI. A yachting morski to jedyna niemal droga, którą miłość tę wzbudzić w sobie można... I z wzajemnością.

Jim Poker.

Szlakiem Poleszuka w Afryce

Garść wrażeń z dalszej podróży

Po pełnym emocji przejściu La Manche'u, gdzie koło Portlandu panowały silne mgły i mieli ostrą falę, utworzoną przez niebezpieczne sprzeczne prądy, które, jak pisze kapitan wyprawy Mścisław Wróblewski, omal nie wywróciły jachtu, po burzliwej podróży przez Biskaje, na których 3 dnia podróży spotkał ich sztorm, aż szukali schronienia w hiszpańskim porcie El Ferrol, gdzie ich nie tylko nie wypuszczono na ląd z powodu panującego tam stanu wojennego, ale nawet opieczętowano radioaparat odbiorczy, biorąc go za nadawczy, — zawitali do Lizbony.

Z zachwytem piszą o tym przedsionku południa: „Długie aleje, wysadzane palmami obok starych średniowiecznych uliczek — jakby żywcem wziętych z naszego Starego Miasta, chodniki misternie ułożone w mozajkę z barwnej kostki i wspaniałe pomniki — i lud o żywym, bujnym temperamencie południa".

Z podziwem oglądali warowną Siutrę, odległą o 30 km. od Lizbony. Jest to potężny zamek królów portugalskich, zbudowany z ciosanego kamienia na szczycie 500 m wysokim, skąd rozciąga się cudny widok na błękitne morze i dalekie okolice.

A wszędzie palmy, kaktusy, oliwki, gaje owoców południowych! Tyle, tyle owoców! Winogrona po 1 szkudzie kilogram (25 groszy). Zabrali z sobą na jacht słodki ładunek dwudziestopięciokilowy.

Prąd odpływu (port Lizbony jest otwarty dla przypływów) wyniósł ich na pełne morze do odległej od stolicy Portugalii o 320 mil afrykańskiej już Casablanki.

Pogoda stała się cudna, morze ma kolor ultramaryny, robią z bączka zdjęcia „Poleszuka" pod żaglami. Lekki baksztag! Prawdziwe dolce farniente! Słońce. Słońce. Żegluga dużo przyjemniejsza, niż jak dotychczas, na kapryśnych wodach europejskich. Zażywają w drodze kąpieli mimo, że nie brak rekinów.

Szóstego dnia podróży rzucają kotwicę w Casablance i tu na skwarnym już gruncie Afryki — w dalekim Marokku — doznają niezmiernie serdecznego przyjęcia.

Białoczerwona bandera polska przyciąga na jacht tłumy odwiedzających. Od 8 rano do 2 w nocy snuje się korowód ciekawych i życzliwych gości. Masa wspólnych zdjęć i podpisów w księdze pamiątkowej. Wszystkie wolne chwile spędzają w towarzystwie rodaków. Kolonia polska przyj-



Wspaniała palma na tle Las Palmas



Ulica w Las Palmas



Góry i wąwozy prowadzą do morza



W La Palmas „Dar Pomorza“ gości załogę „Poleszuka“



Bosman„ Daru Pomorza“ z młodym mrówkojadem



Rozstanie na morzu „Daru Pomorza“ z „Poleszukiem“

muje ich z otwartymi ramionami. P. Jelski, korespondent P. A. T.‘a, i p. Ziółkowski organizują propagandę wyprawie, zapoznają załogę z Polonią tamtejszą. Kilka osób z pośród Polaków zajmuje się tu oryginalnym handlem: konfekcję sprowadzaną z Polski ładują na samochód, objeżdżają nim odległe miasta, gdzie mieszkają biali — zbyt zawsze pewny i zyskowny. A cło nie przekracza tu 10—12% wartości towaru.

Rodaczka p. Kacperska daje im zaznać nowych mocnych wrażeń, gdyż obwozi ich samolotem, pilotowanym przez nią samą. Dzięki uprzejmości prezesa klubu żeglarskiego Nautical Club p. Tay‘a oraz p. Stambacha, sędziego pokoju w Mrojadir, zwiedzają głąb Maroka aż po Marakesch. centrum Maroka.

Skwar! 50°E! Zgiełkliwe, pełne barwy uliczne życie Wschodu z jego egzotyką. Zaklinacze węży! Kramy i warsztaty tkaczy dywanów! Kram lekarza uderzający fantazją potwornymi głowami panter, wężami i jaszczurkami.

Białe kopulaste groby świętych — marabuty! Cudne zabytki budownictwa arabskiego. Święte miasta mahometańskie. Są też świadkami procesji ku czci Moulay Idrissa, sułtana, założyciela miasta tegoż imienia. Rozlegają sę dźwięki piszczałek, klaskania, wesoła radosna czereda idzie z imieniem tego świętego na ustach, z okrzykami i w podskokach! Tłumy Arabów w burnusach, kobiety z zasłonami na twarzach — wszystko tchnie egzotyką. Czuć już powiew niedalekiej pustyni. Tłumy Berberów z gór Atlasu. Wielbłądy. W wioskach przy ogniskach gotują wieczerzę przed lichymi szałasami. Piaski! Susza! Przy studniach zdobnych cudnymi arabeskami cisną się tłumy. Na matach na dziedzińcach medresy (szkoły muzułmańskiej) siedzi dziatwa odpoczywając po modlitwie.

W Merkues zachodzą do koszar Legii Cudzoziemskiej, gdzie spotykają sierżanta, Polaka Strzeleckiego, który im opowiada o życiu żołnierzy afrykańskich.

Wszędzie piękne meczety! Mekues otoczone potężnymi murami, przy budowie których pracowało 50000 giaurów! Wszędzie charakterystyczne białe budowle z łukami i dziedzińcami otoczonymi kolumnadą z wodotryskami pośrodku. Wieczorne śpiewy muezzinów!

Są i ślady władztwa starożytnych Cezarów rzymskich: w Volulilis zachowały się forum, bazylika, łuk triumfalny Caracalli, łaźnie, prywatne domy.

Powrót do Casablanki z jej 17 5000 ludnością, szerokimi alejami — ulicami i nowoczesnymi budynkami stylizowanymi na modłę arabską. W porcie obok „Poleszuka“ stoją 2 jachty: z Tahiti i z Sydney; nasz jacht nie tylko swym wyglądem zewnętrznym im nie ustępuje, ale nawet dodatnio się wyróżnia. W drodze z Casablanki do portu, położonego na skalistym wybrzeżu—Mogadir—„Poleszuk“ na swym pokładzie gości 2 rodaków i Francuza. Stada delfinów igrają obok jachtu, nieraz pod nim nurkując lub podskakując nad wodę na kilka metrów. Nierzadko widać rekiny.

Z Mogadiru droga wiedzie ku archipelagowi Kanaryjskiemu. W Las Palmas, porcie wyspy Gran Canaria, czeka ich miłe spotkanie z „Darem Pomorza“. Kapitan Kowalski serdecznie ich przyjmuje. Spotykają wśród załogi znajomych i przyjaciół. Cały czas spędzają z nimi. Z kraju dostają paczki i listy, które przyszły z Gdyni „Darem Pomorza“. Znów dzięki uczynności Konsula honorowego Polski p. Antonis Acosta zwiedzają w jego towarzystwie samochodem wyspę z jej olbrzymimi kilometrami ciągnącymi się plantacjami bananów, gajami pełnymi południowych owoców, hodowlą pomidorów — najlepszych ponoć w świecie, i zaroślami kolczastych opuncyj z hodowaną na nich koszenilą (dla celów fastiarstwa). Sztuczne nawadnianie plantacyj, tarasowało zbiegających ze zboczy gór w doliny. Skaliste grzbiety górskie wulkanicznego pochodzenia pokryte kaskadami zastygłej lawy.

Na wysokości 400 m krajobraz się zmienia, do złudzenia przypominając Polskę — spotyka się nawet dęby.

W skałach jaskinie zamieszkiwane niegdyś przez pierwotną ludność tubylczą Guanchów, dziś zajęte przez biedotę miejscową.

Równy, miły klimat — temperatura jak rok okrągły nie przekracza 18—24°C. Wyspy leżą w strefie passatów.

W porcie mają drugie niezmiernie ciekawe spotkanie. Stoją tam dwa jachty: norweski podobny do „Teddy“ Tambs‘a, który idzie do Sydney i angielski „Reine d‘Arcor“. Ten ostatni, dawniej służący do połowu ostryg statek rybacki, na swym pokładzie oprócz jego właściciela p. Brauche, jego żony, córki 14-letniej i 12-letniego syna, ma 5

amatorów przygód, którzy za opłatą 50 Ł od osoby jadą do Australii.

Są to 2 skauci, korespondent pism, fotograf — Anglicy, a — Łotysz nawigator jachtu, jest jedyny z samotnych żeglarzy, który na 18-o stopowej łodzi przebył Pacyfik — opis jego przygód na Fidżi, Samoa, Hawajach wkrótce się ukaże w tłumaczeniu angielskim z łotewskiego.. Ciekawa jest historia tego podróżnika! P. Ribell — wskutek nieszczęścia rodzinnego (rozstania z żoną) zerwał z dotychczasowym trybem spokojnego życia i zdobywszy drogą samouctwa z książek trochę wiedzy żeglarskiej, kupił jacht za 15 Ł — slup 18-o stopowy, ruszył nim na Ocean Spokojny w r. 1931 — w grudniu. Sekstans, log zrobił sobie własnoręcznie, a mapy niezbędne skopiował. (Nie miał środków na zakup).

Praktykę żeglarską zdobywał dopiero na Oceanie. Pierwszym etapem podróży były wyspy Fidżi, po roku żeglowania po Pacyfiku przybył do Kalifornii, a stamtąd do ojczyzny na Łotwę. Po 2 letnim pobycie w kraju wyruszył na „Seldze" — 23 stopowym jachcie, w drogę powrotną do Sydney. W drodze na zatoce Biskajskiej „Selga" wykonała „zwrot przez kil", wywracając się do góry dnem. Ocalał jednak z tej katastrofy, wrócił do Anglii, sprzedał jacht i zaciągnął się na „Reine d'Arcor".

Tak to załoga „Poleszuka" w swej wędrówce zetknęła się osobiście z jedynym z tych ludzi, których koleje, poznane z ich pamiętników, zapalały w nich tęsknotę za dalą morską i stały się bodźcem ich podróży.

Tego samego dnia ruszył „Dar" w drogę do wysp Zielonego Przylądka, a „Poleszuk" w swoją drogę na południe do wybrzeży Senegalu. Wzajemne salutowanie, wymiana pozdrowień i rozstanie na oceanie. Pasat dął bez przerwy z szybkością na dobę 130 mil. Pierwsze latające ryby na pokładzie świadczą, że się znaleźli w strefie podzwrotnikowej. Po 8 dniach rzucają kotwicę w Dakarze, gdzie stoją dłużej, zatrzymani pracami dla Ligi Morskiej i Kolonialnej oraz remontem statku.

Dakar, największy port nie tylko Senegalu, ale stolica całej Afryki zachodniej Francuskiej leży na przylądku wysuniętym w morze, więc choć w południe w słońcu temperatura przekracza 50°C, ale wieczory i noce są chłodniejsze, bo bryzy i passaty łagodzą upały.

Noce są nastrojowe, pełne głosów mew (obok jachtu jest coś w rodzaju sejmu tych ptaków, czasem do portu z wielkim szmerem wtargnie ławica ryb, a na lądzie słychać świerszcze.

W Dakarze spotykają serdeczne przyjęcie dzięki misjonarzowi polskiemu ks. Janowi Krzyżanowskiemu ,pochodzącemu z Wielkopolski, który lata już jest po za krajem. Zaczął już nawet zapominać języka ojczystego. Na wieść, podaną przez dzienniki, o przybyciu jachtu polskiego, z Thiés, gdzie będąc w misji współpracował z Instytutem Pasteur'a, pośpiesza do Dakaru. Bawi na jachcie kilka dni. Wzruszający był moment, gdy ujrzał banderę polską i usłyszał hymn narodowy, zagrany przez harcerzy.

Wycisnęło mu to łzy z oczu.

Otacza młodych rodaków serdeczną doświadczoną opieką, zabiega dla nich o pomoc i życzliwość tamtejszych władz, zbiera wspólnie z załogą okazy flory i fauny tamtejszej dla Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Dzięki jego i drugiego misjonarza — skauta ks. Scheftera—interwencji jacht zostaje wyciągnięty na brzeg i poddany skrobaniu z wodorostów i muszel oraz ogólnemu remontowi, zwłaszcza motor został gruntownie doprowadzony do porządku przez marynarkę tamtejszą, dzięki czemu zaoszczędzili kilkaset złotych.

W Dakarze nawiązuje załoga serdeczne nici ze skautingiem miejscowym, który urządza dla nich ognisko obozowe, na którym wobec przeszło 500 osób zabiera głos kapitan jachtu Mścisław Wróblewski, opowiadając o przeżyciach załogi, z których 2 szczególnie momenty wymagały hartu i spokoju ducha: na La Manche'u, gdy dostali się w mgły, a silna fala, stworzona przeciwnymi prądami, omal nie wywróciła jachtu oraz na Biskajach, gdzie mieli sztorm. Serdecznie wspomina przyjęcie doznane w Marokku zarówno ze strony Polaków, jak i Francuzów i oświadcza, że w Casablance załoga miała mocne poczucie braterstwa z białym człowiekiem, dzięki niezwykłej życzliwości, niemal przyjaźni, jakimi ich tam darzono. Jak w Casablance tak i tu w Dakarze dzięki atmosferze pełnej serca czują się w braterskim kręgu skautów bliskimi ich braćmi.

Komendant Naczelny Skautów Francuskich w Dakarze odpowiada serdecznie, podkreślając, co zdolne jest zrobić z chłopców harcerstwo, jakie walory ducha i charakteru daje im, stawiając jako uderzający przykład załogę „Poleszuka".

Gorąco życzy im, by szczęśliwie wrócili, osiągnąwszy swe cele, do ojczyzny.

Z 5 na 6 grudnia goszczą ich u siebie na pokładzie polskiego statku „Kościuszki" i nawzajem „Poleszuk", przyjmuje oficerów rodaków.

Podczas pobytu ich w Dakarze jeden z załogi przeszedł atak malarii, w czasie którego był troskliwie pielęgnowany przez misjonarzy.

W tym czasie w Senegalu wybuchł popłoch wśród białych i tubylców, wywołany wypadkami śpiączki nienotowa-





Dakar. W wiosce murzyńskiej

nej tu od pewnego czasu. Zmarł na nią dyrektor C. A. O. F., wielkiej firmy handlowej, mimo energicznej kuracji zastrzykami. Z tego też powodu zlikwidowano misję w Thiès, gdzie na ogólną liczbę 22 misjonarzy zapadło na tę straszną chorobę 8 księży.

Kapitan jachtu zwiedza tereny Sangalkam dotknięte tą straszną klęską, której roznosicielką jest mucha tse-tse. Są to bagienne przybrzeżne ziemie bogate w żyzny humus. Dawniej tereny te były omijane przez czarnych, teraz biali eksploatują je, zagospodarowując je, intensywnie sadząc warzywa europejskie (nie udają się tylko kalafiory!) na potrzeby sąsiednich miast oraz zakładając sady owocowe z pomarańczami, cytrynami, pamplinusami (zbliżone do pomarańczy), co się niezmiernie opłaca, bo przy sprowadzaniu z Europy koszty były ogromne. Nyaye osuszone tytułem próby daje się potem jako koncesje murzynom.

Po wykończeniu robót niezbędnych w dokach jacht ruszył w dalszą podróż d. 18.XII do Conakry, święta spędzając na morzu.

Dnia 26 grudnia przybył do Gwinei francuskiej, gdzie doznał serdecznej gościnności ze strony tamtejszych Polaków, pp. Salkowskich, Trzcińskich i Szabłowskich.

Tu oczekują przybycia reszty załogi. mgr. Henscha, geografa, który 24 stycznia r. b. wyruszył już do nich przez Niemcy i Francję, by w Bordeaux wsiąść na statek, jadący do Afryki, oraz inżyniera Ramotowskiego, którego zatrzymała likwidacja pracy w jego biurze, dołączy się on do nich w pierwszych dniach lutego, poczym niezwłocznie jacht wyruszy Atlantykiem na drugą półkulę do Ameryki.

Tą drogą proszą o przesłanie pozdrowienia Władzom Harcerskim i całej braci żeglarskiej, a przede wszystkim najbliższym im druhom, członkom 39 Warszawskiej Żeglarskiej Drużyny Harcerskiej.

M. W.

Jola „Monotyp" popularny Kl. B.

Przepisy klasowe.

1. Założenia ogólne.

Monotyp popularny przeznaczony jest do regat i turystyki.

Załoga regatowa składa się z jednego żeglarza. Na turystykę może być powiększona do czterech osób.

Nadaje się do żeglugi na wszystkich naszych wodach śródlądowych oraz przy odpowiedniej pogodzie w obrębie Zatoki Gdyńskiej.

Konstrukcja Monotypu jest w najszerszych granicach uproszczona co pozwala na znaczne obniżenie ceny budowy przy zachowaniu wszelkich zalet żeglarskich. Główne uproszczenie polega na tym, że wszystkie klepki są prostoliniowe, a konty żeber jednakowe.

2. Budowa.

Monotyp popularny musi byc zbudowany ściśle według rysunków.

Dowolne są okucia masztu i want oraz prowadzenie szkotów grot i liny mieczowej.

Wszystkie materiały użyte muszą być zgodne z rysunkami, żagiel musi być wykonany w kraju i z krajowego materiału.

Każda łódź może mieć tylko jeden żagiel ze znakami i stemplami P. Z. Ż. i tylko z tym żaglem może startować na regatach.

Nowy żagiel może otrzymać znaki P. Z. Ż. dopiero po usunięciu ich ze starego żagla.

Koszt budowy w przybliżeniu wynosi:

1. materiały 150.— zł.,
2. robocizna bez roboty żagla (dla wprawnego) 200 ludzi/godzin,

Sprzęt pomocniczy:

1. worek na żagiel,
2. pokrowiec brezentowy na całą łódź,
3. wiosło pychowe lub kanadyjskie,
4. kotwica 5 kgr.,
5. Cuma o średnicy 10 m/m długość 10 mtr.,
6. Czerpak,
7. pas ratunkowy.

Z wymienionego sprzętu sternik obowiązany jest zabrać ze sobą na regaty to co zarządzi Komisja Regatowa. Może również zabrać to co sam uzna za stosowne, lecz poza wymienionym sprzętem pomocniczym żadnych innych przedmiotów zabierać na regaty nie wolno.

3. Pomiar.

Pomiaru monotypu popularnego dokonuje oficjalny mierniczy P. Z. Ż. według przepisów technicznych P. Z. Ż.

Mierniczy obowiązany jest naznaczyć na maszcie i bomie znaki pomiarowe w postaci pasków wykonanych czarną farbą w miejscach oznaczonych na rysunku. Żagiel po ustawieniu łodzi dziobem na wiatr, obciążony bomem musi się mieścić wewnątrz znaków pomiarowych.

Mierniczy obowiązany jest sprawdzić czy długość i położenie listew żaglowych oraz długość tylnego liku żagla są zgodne z rysunkiem. W razie stwierdzenia spełnienia powyższych punktów opieczętowuje rogi żagla pieczęcią P. Z. Ż. Następnie sprawdza długość i szerokość całkowitą łodzi. Pozostałe wymiary sprawdza według swego uznania przestrzegając jednak, aby przyjęta łódź rzeczywiście była wykonana zgodnie z rysunkami.

Zalecone jest po ustawieniu szkieletu a przed oklepkowaniem wezwać mierniczego, aby zawczasu sprawdził prawidłowość budowy.

Jeśli mierniczy stwierdzi zgodność konstrukcji z rysunkami, wciąga łódź do związkowej kartoteki pomiarów i do certyfikatu przydzielając odpowiedni kolejny numer.

4. Znak klasy.

Jako znak klasy jacht zarejestrowany w kartotece pomiarów nosi na żaglu po jego obu stronach literę „B" wykonaną kolorem czarnym. Poniżej znaku klasowego „B" uwidocznić należy kolejny numer.

Wysokość liter i liczb na żaglu wynosi 45 cm., a szerokość pasa 8 cm.

5. Mierniczy pomocniczy P. Z. Ż.

Tam gdzie niema oficjalnego mierniczego P. Z. Ż. kluby żeglarskie stowarzyszone w P. Z. Ż. mogą przedstawić swego kandydata do zatwierdzenia przez Zarząd Związku. Tam gdzie niema klubów żeglarskich właściciele conajmniej trzech monotypów popularnych mogą obrać kandydata na mierniczego pomocniczego P. Z. Ż. i przedstawić go do zatwierdzenia Zarządowi Związku.

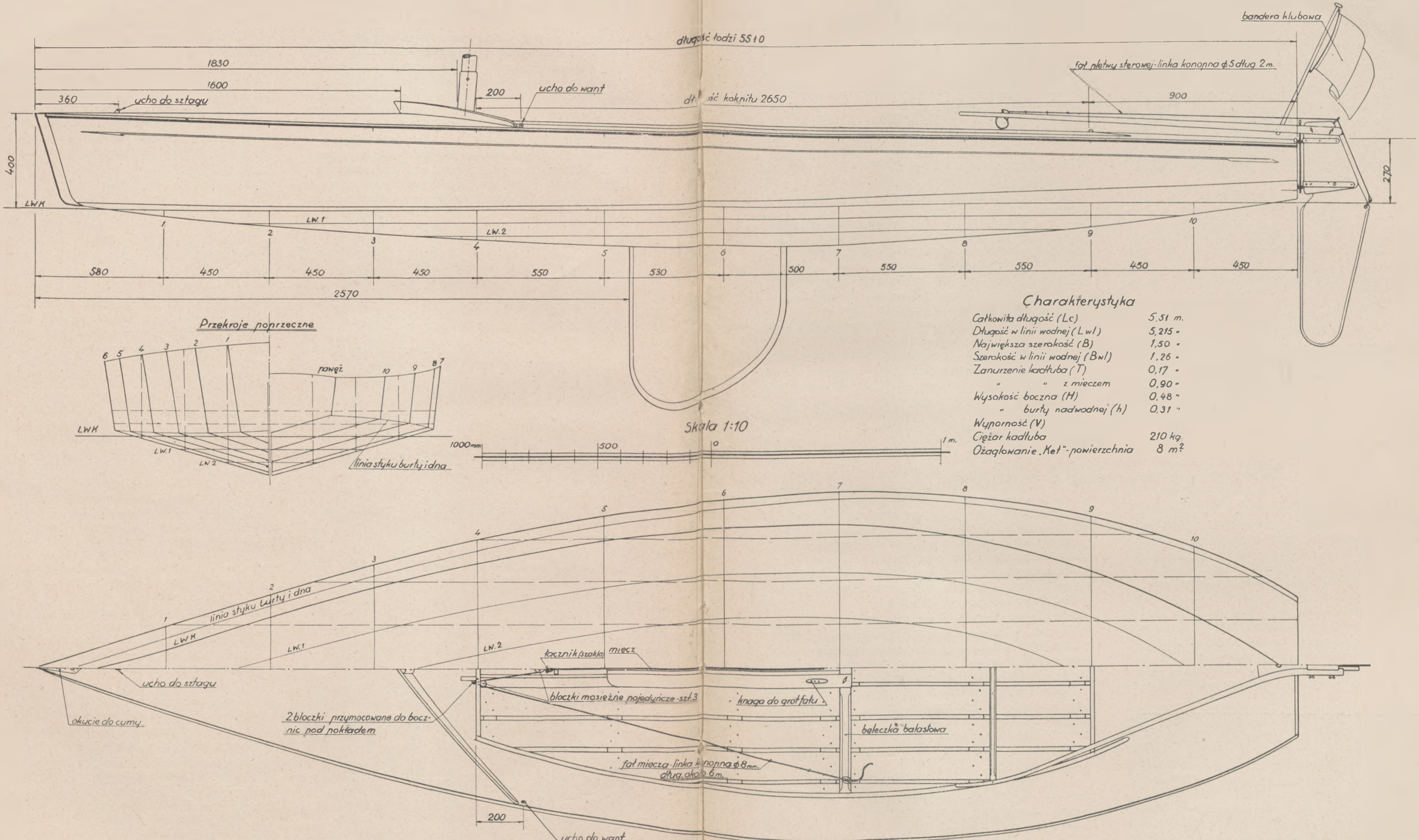
Mierniczy pomocniczy P. Z. Ż. musi być osobą zasługującą na zaufanie, musi znać dokładnie przepisy techniczne P. Z. Ż. oraz musi umieć wykonywać pomiary żagli i kadłubów łodzi.

Mierniczy pomocniczy P. Z. Ż. ma prawo dokonywać pomiaru łodzi kl. „B" w miejscowości w której został zatwierdzony i wystawiać „Tymczasowe świadectwo pomiarowe „Monotypu popularnego P. Z. Ż. kl. „B".

Monotyp popularny, posiadający „Tymczasowe Świadectwo" ma prawo startować na regatach związkowych aż

Łódź żaglowa 8 m² - klasa „B" Arkusz 3.

Widoki ogólne i przekroje



Charakterystyka

Całkowita długość (Lc)	5,51 m.
Długość w linii wodnej (Lwl)	5,215 "
Największa szerokość (B)	1,50 "
Szerokość w linii wodnej (Bwl)	1,26 "
Zanurzenie kadłuba (T)	0,17 "
" " z mieczem	0,90 "
Wysokość boczna (H)	0,48 "
" burty nadwodnej (h)	0,31 "
Wyporność (V)	
Ciężar kadłuba	210 kg
Ożaglowanie „Ket"- powierzchnia	8 m²

Projektował: inż. T. Sołtyk
Kreślił: M. Płuciński · XI 1938

do czasu, gdy znajdzie się w miejscowości, będącej siedzibą mierniczego P. Z. Ż. Wówczas dać łódź do zmierzenia mierniczemu P. Z. Ż. i wymienić „Tymczasowe Świadectwo“ na certyfikat P. Z. Ż.

Mierniczy pomocniczy przydziela numer rejestracyjny na żagiel po każdorazowym porozumieniu się z Zarządem P. Z. Ż. Pomierzonego przez siebie żagla mierniczy pomocniczy nie stempluje pieczęcią P. Z. Ż.

6. Opłaty.

Za wykonane pomiary i „Tymczasowe świadectwo“ mierniczy pomocniczy nie pobiera żadnych opłat.

Opłaty za pomiar dokonany przez mierniczego P. Z. Ż. oraz za certyfikat P. Z. Ż. ustalają przepisy techniczne.

7. Wzór „Tymczasowego świadectwa“.

Polski Związek Żeglarski
Mierniczy pomocniczy
Tymczasowe świadectwo pomiarowe
Monotypu popularnego kl. B.

Jacht . . . . . Pana . . . . zamieszkałego . . . . zostal przezemnie pomierzony. Stwierdzam, że odpowiada on przepisom i rysunkom „Monotypu popularnego kl. B“.

Polski Związek Żeglarski zezwala na używanie na żaglu znaku „B . . . “

Miejscowość, data podpis.

Wyjaśnienie

W rysunku Nr. 1 monotypu klasy B umieszczonym w Sporcie Wodnym Nr. 22 wymiary a i b umieszczone w tabelce wymiarów odnoszą się do połowy szerokości żebra. Najwyższa bowiem szerokość łodzi wynosi 1500 mm łącznie z pokryciem.

T. Sołtyk

Terminarz imprez morskich na sezon 1939 r.

30.IV.39 r. Podniesienie bandery.
14.V.39 r. Pierwsze regaty zatokowe wewnętrzne.
28.V.39 r. Regaty Gdynia — Władysławowo.
28.V.39 r. Drugie regaty zatokowe dla jachtów 6 MR i Star.
(Nagroda wędrowna Związku Koncernów Węglowych w Gdańsku).
18.VI.39 r. Trzecie regaty zatokowe wewnętrzne dla uczestników „Round Gotland‘.
1.VIII.39 r. Start do regat dojazdowych Gdynia — Visby z udziałem jachtów gdańskich.
7.VII.39 r. Start do regat międzynarodowych „Round Gotland“.
16.VII.39 r. Powrót do Gdyni jachtów biorących udział w regatach „Round Gotland“.
27.VII — 1.VIII.39 r. Tydzień Sopocki.
13.VIII.39 r. Inauguracyjne regaty kąpieliska Orłowo.
20.VIII.39 r. Regaty zatokowe juniorów.
27.VIII.39 r. Regaty zatokowe zamknięcia sezonu regatowego. Pozostałą część sezonu przeznacza się wyłącznie na turystykę. Zarządy O. M. Y. K. P. i O. M. O. Y. K. zastrzegają sobie ewentualne przesunięcia w niniejszym terminarzu.

Terminarz regatowy został opracowany przez komisję mieszaną O. M. Y. K. P. i O. M. O. Y. K. w składzie:

z Y. K. P. Admirał Józef Unrug, Jerzy Giedroyć-Juraha.

z O. Y. K. Kmdr. ppor. Andrzej Łoś, Kpt. mar. Tadeusz Borysiewicz.

Na marginesie sezonu lodowego

Jeśli nie liczyć krótkiego okresu mrozów jaki przyniosła nam tegoroczna zima, to sezon żeglarstwa lodowego rozpoczyna się właściwie dopiero teraz. Dodajmy: rozpoczyna się pod złym znakiem, bo mrozów nie ma, a warunki lodowe są bardzo nieprzychylne i to tak dalece, iż z jednej ciekawej imprezy trzeba już było zrezygnować. Oto w okresie od 2-go do 5-go lutego miał się odbyć w Chojnicach tydzień żeglarstwa lodowego. Niestety. Z lodu zrobiła się woda i regaty ślizgów spaliły na panewce. Teraz pozostaje tylko pocieszać się, że może dojdą do skutku regaty treningowe w Augustowie, organizowane w dniach 11 i 12 b. m. przez Oficerski Yacht-Klub R. P. Pozostają one w związku z przygotowaniami do wyjazdu naszych żeglarzy



Przed startem

na mistrzostwa Europy do Angerburga w początkach marca. Czy się odbędą i jaki będzie w nich udział zawodników z różnych klubów trudno powiedzieć — zobaczymy. Warto natomiast poświęcić trochę uwagi regatom Angerburskim, które, wiemy to już z całą pewnością, będą miały duży wpływ na uporządkowanie wielu zagadnień naszego młodego jachtingu lodowego.

Przede wszystkim zaznaczamy, że Polska bierze w tym roku udział w mistrzostwach Europy oficjalnie, wysyłając do Prus Wschodnich prawdopodobnie aż osiem ślizgów: pięć „piętnastek“ i trzy „dwunastki“. Zawodnikami będą członkowie klubu Żeglarskiego „Chojnice“ i O. Y. K. R. P.

Dotychczas, wprawdzie nasi żeglarze startowali już za granicą, ale brali udział w regatach poza konkursem, raczej w charakterze uczniów i obserwatorów niż zawodników. Tym razem jest inaczej.

Nie znaczy to bynajmniej, abyśmy traktowali ten wyjazd jako wyprawę po złote runo w postaci tytułów mistrzowskich i pierwszych nagród. Nie, byłaby to przesada Wierzymy tylko, że nasi koledzy zrobią wszystko co będą mogli, a nadewszystko, że dużo się nauczą. Tego zaś możemy się śmiało spodziewać.

Co do triumfów, to trudno na nie liczyć. Nasz jachting lodowy jest jeszcze zbyt młody i zbyt liczebnie ograniczony. Na zwycięstwa przyjdzie jeszcze długo poczekać, jest bowiem jedna bardzo poważna przeszkoda — brak trenerów. Ściślej mówiąc, nie tyle brak trenerów, bo tych na szczęście jest wiele, co większych skupisk ludności leżących w pobliżu jezior.

Rzecz w tym, iż mamy duże miasta posiadające licz-

nych żeglarzy jak na przykład Warszawa i mamy wielkie jeziora, ale miast nad jeziorami zupełnie brak. W konsekwencji całe nasze żeglarstwo ma charakter pracy dorywczej. Ot, wyrwie się ktoś z miasta na tydzień czy dwa, skracając swój letni urlop i jeśli trafi na dobre warunki, to potrenuje trochę, a jeśli nie trafi — wraca brzydko przeklinając zmarnowany urlop.

Zapewne, być może kiedyś się to zmieni. Nie wcześniej wszakże, aż żeglarstwem zaczną się interesować ci wszyscy co mieszkają po drodze od miast, skupiających żeglarzy, do jezior. Ten piękny a chwilowo legendarny cel można osiągnąć tylko w jeden sposób — rozpowszechniać żeglarstwo i stworzyć tani ślizg. Ale o tym po tym. Chwilowo wróćmy do regat w Angerburgu.

Według przepisów Europejskiej Unii Jachtingu Lodowego w regatach o mistrzostwo mogą brać udział tylko żeglarze posiadający patenty, nadawane przez państwowe związki krajów zrzeszonych w Unii. W Polsce nikt jeszcze takiego patentu nie posiada. Po prostu dlatego, że nie był opracowany regulamin sportowych stopni żeglarskich w zakresie jachtingu lodowego. Teraz, skoro zdecydowano startować, trzeba tę lukę wypełnić. I tutaj właśnie leży przyczyna, dla której tegoroczne mistrzostwa Europy będą miały dla nas wielkie znaczenie.

Sytuacja jest bowiem taka. Aby startować — trzeba mieć patent. Może go nadać jedynie Polski Związek Żeglarski na wniosek swej Komisji Egzaminacyjnej. Ale taka Komisja musi być dopiero stworzona — to raz, po drugie zaś— zanim funkcje swe zacznie sprawować, musi mieć do tego podstawę, czyli — trzeba obmyśleć program wyszkolenia i regulamin stopni. Jednym słowem, decyzja startu jest jak kamyk wrzucony w wodę, wywołujący coraz szerszy krąg fal. Dobrze, że go ściśnięto, bo woda, prawdę mówiąc, zaczynała już troszkę pleśnią porastać. Na razie już to nie grozi.

Komisja Jachtingu Lodowego zabrała się tedy do pracy i to energicznie. Jakie będą ostateczne decyzje chwilowo nie wiadomo, ale już teraz można sobie zdać sprawę z pewnych linij wytycznych, niebawem zaś dowiemy się zupełnie dokładnie.

Przede wszystkim zaproponowano wprowadzenie dwóch stopni: sternika żeglugi lodowej, oraz sternika-instruktora. Luźny szkic regulaminu przedstawiał by się następująco:

Kandydat na pierwszy ze stopni musi mieć pełne 16 lat, żeglarstwo lodowe musi uprawiać czynnie przez dwa sezony, przy czym za sezon liczy się conajmniej dwutygodniowy kurs na jeziorach.

Instruktor ze względu na udzielone mu uprawnienie organizowania obozów i kursów winien być pełnoletni, oraz wykazać się świadectwem, że przez dwa pełne sezony, po uzyskaniu stopnia sternika, prowadził szkolenie. Nadto winien ukończyć kurs instruktorski, który według wszelkiego prawdopodobieństwa urządzany będzie co 2 lata. Zarówno sternik jak i instruktor będą poddani egzaminowi.

W związku z tym projektem wysunęło się zagadnienie, czy sternik żeglugi lodowej musi uprzednio zdobyć patent sternika żeglugi śródlądowej, czy nie.

Komisja skłoniła się raczej do przekonania, że te dwie gałęzie sportu nie powinny być ze sobą ściśle związane. Stanowisko takie wydaje się słusznym, ostatecznie bowiem ślizg i jacht mają tylko jedną wspólną cechę: obydwa posiadają żagiel; poza tym różnią się niemal zupełnie, a już bardzo różni się sposób żeglowania; na dowód wystarczy wspomnieć choćby o lawirowaniu z wiatrem, czego jachtsman wogóle nie zna. Zresztą żeglarstwo lodowe jest znacznie prostsze — pocóż więc utrudniać ludziom życie. Wzgląd zaś, że taki związek mógłby przyczynić się do propagandy żeglarstwa wodnego nie budzi uznania, gdyż jachting lodowy jest zbyt słaby i zanadto sam potrzebuje propagandy, żeby mógł jej udzielać swemu duchowemu ojcu — jachtingowi wodnemu.



Na ostatnim refie

Jeśli chodzi o program wyszkolenia, to tutaj dopiero zaczną się prawdziwe kłopoty. Z częścią, nazwijmy ją opisową, jeszcze pół biedy. Należałoby w niej umieścić wiadomości ogólne, na przykład o terenach lodowych i o samym lodzie. Dalej, historię żeglarstwa lodowego i organizację sportu żeglarskiego. Po tym nastąpi konstrukcja ślizgu i jego typy, budowa, części kadłuba i takielunku, konserwacja, remont, przechowanie w czasie lata.

To co w programach żeglarskich zabiera bardzo wiele miejsca, mianowicie teoria manewrów — znacznie by się zredukowała. Trzebaby uwzględnić rozpędzanie ślizgu, lawirowanie a zwłaszcza lawirowanie z wiatrem jako nader ważne i zazwyczaj wiele sprawiające trudności. Lecz najgorzej jest z teorią ożaglenia. Taka niezmiernie ważna dziedzina jak aerodynamika żagla jest u nas niemal że wiedzą tajemną, czarną magią białego płótna — dostępną tylko bardzo niewielu wtajemniczonym (bodaj czy nie dałoby się ich policzyć na palcach jednej ręki). Zresztą pocóż tak daleko sięgać... twierdzenie, że conajmniej połowa naszych żeglarzy lodowych zaledwie jako tako zdaje sobie sprawę dlaczego ślizg biegnie szybciej od wiatru — z pewnością nie zasługuje na nazwę pesymistycznego. Na domiar złego niema jeszcze w polskim języku książki, która by te rzeczy należycie traktowała; te książki, które są na rynku księgarskim mogą być nazwane tylko elementarzami. No, ale na to przyjdzie czas.

Na zakończenie wreszcie, należało by zamieścić w opracowywanym programie wszelkiego rodzaju przepisy, a więc budowlane, regatowe, prawa drogi i t. p.

Jest jeszcze jedna sprawa dotycząca ślizgów a na tyle już dojrzała, by znaleźć się na stole obrad Komisji Jachtingu Lodowego, czy jakiejś innej specjalnie powołanej.

Chodzi mianowicie o nomenklaturę.

W obecnej chwili, prawdę mówiąc, bez mała połowa najrozmaitszych części ślizgu nie posiada właściwie nazw. Z konieczności tedy, wymieniając te części, trzeba się posługiwać bardzo szerokim omówieniem, a nie zawsze obejdzie się bez pomocy kreślonego naprędce szkicu. Wszakże najbardziej brak ten daje się we znaki, gdy przyjdzie do zapoznawania się z drukowanymi w języku niemieckim przepisami budowlanymi Europejskiej Unii Jachtingu Lodowego. Dobrze jeszcze, jeśli czyta się je dla własnego użytku, bo ostatecznie wystarczy wtedy samo zrozumienie zakresu pojęciowego danego słowa, bez jego polskiego odpowiednika. Ale co zrobi komisja, gdy będzie musiała przepisy te publikować? Uciekać się do odpisu — niebardzo wygodnie. Pokusić się o szybkie wymyślenie odpowiedniego

słowa — też nie, bo skąd pewność, że spreparowanej pospiesznie nazwy nie przyjdzie po tym zmieniać. Sklejanie zaś nazwy z niemieckiego słówka i polskiej końcówki, jest chyba nie celowe, a już z pewnością niepiękne.

Przytoczone wyżej względy w zupełności wystarczają, aby do zdania: „sprawa nomenklatury ślizgów lodowych" dopisać, jeśli już nie słówko: „pilne" — to przynajmniej: „konieczne". Ale oto mamy nowy czynnik przemawiający za określeniem: „pilne".

Jak wiadomo, decyzja wysłania reprezentacji na mistrzostwa Europy w Angerburgu uczyniła aktualnym zagadnienie stworzenia sportowych stopni żeglarskich w jachtingu lodowym. To zaś z kolei pociąga za sobą konieczność opracowania szczegółowego programu wyszkolenia i regulaminu Komisji Egzaminacyjnych. Jakże teraz to wszystko zrobić, jakże mówić o wyszkoleniu i jak wreszcie wkładać na komisję egzaminacyjną obowiązek sprawdzania poziomu wiedzy i umiejętności, skoro ta Komisja nie będzie mogła nawet porozumieć się w ścisły sposób z kandydatami. Stanowczo, tworząc plany szkolenia i domagając się wypełniania ich, musimy pierwej uporządkować i ujednostajnić nasze słownictwo. Te dwie rzeczy tak się ze sobą wiążą i zazębiają, że nie sposób ich rozdzielić. Podstawą każdej nauki jest dokładna i precyzyjna definicja, na niej można tylko coś budować, od niej więc trzeba zacząć. — Nie ulega chyba wątpliwości, że potrzeba uregulowania tych spraw narzuca się nieodparcie.

Zagadnienie nomenklatury, to problem bardzo ważny i bardzo poważny. Ale zarazem problem niezwykle delikatny, wymagający, powiedziałbym, koronkowej roboty. Że tak jest przekonały nas naocznie próby spolszczenia nazw żeglarskich, podjęte na większą skalę przed kilku laty. Sięgnijmy tylko po encyklopedię wydaną właśnie parę lat temu przez jedną z najpoważniejszych polskich firm wydawniczych, a znajdziemy w niej takie nazwy żagli: „chmurnik"', „obłocznik", „nadwirsznik" i... trudno, muszę napisać... „rozpiernik". Nie wątpię, iż każdy przyzna: komentarze zbyteczne.

Nie łudźmy się, by obmyślenie porządnego słownictwa poszło łatwo. Można sobie już teraz wyobrazić jakie to będą długie i zawiłe spory. Ot, choćby... czy nadawać stopień sternika, czy... no, naprzykład, kierowcy? A jeśli sternika, to co dalej? — żeglugi czy żeglarstwa? żeglugi na łodzie czy poprostu lodowej? Wiele z tym będzie kłopotów, ale nie ma rady. Liczyć, że samo życie stworzy odpowiednie określenia nie bardzo bezpiecznie, bo życie lubi iść po linii najmniejszego oporu. Trzeba zatym jąć się tej pracy. W dodatku teraz jest właśnie odpowiedni moment. Z jednej strony nasz jachting lodowy (a może jachting na lodzie?) okrzepł już na tyle, że powstała konieczność jakiego takiego uporządkowania i uzupełnienia słownika, z drugiej zaś jest jeszcze tak młody i mało rozbudowany wszerz, że opór nabytych już przyzwyczajeń będzie stosunkowo nie wielki. Natomiast okazja w związku z ustalaniem przepisów jest znakomita i grzechem byłoby ją zaniedbać. Niebawem tedy powinno nastąpić wydanie programu wyszkolenia, oraz regulaminu Komisji Egzaminacyjnych zaopatrzonych w rysunki ślizgu z nazwami, zwłaszcza, że o ile wiem, projekt ten istniał już dawniej, wartoby go więc doprowadzić do pomyślnego końca.

Komisja Jachtingu lodowego nie może narzekać na brak pola do pracy w bieżącym roku. Będzie jej miała chyba aż nadto.

Bogusław Kaliński

Roczna Działalność Polskiego Związku Kajakowego

Dn. 28.I odbył się IX Roczny Walny Zjazd delegatów P. Z. K. pod przewodnictwem prezesa min. Bobkowskiego.

Ze sprawozdania złożonego na zjeździe przez Zarząd Główny i jego agendy wynika, że w ubiegłym sezonie P.Z.K. mimo wybitnego spadku ilości członków, w dziedzinie pracy sportowej i turystycznej dokonał poważnych osiągnięć.

W okresie tym zorganizowano kursy wyszkoleniowe instruktorskie pod kierownictwem zagranicznego trenera Armdta, oraz dla instruktorów-szkutników. Zwiększone kadry instruktorskie przyczyniły się do podniesienia poziomu zawodników w terenie oraz budowy sprzętu kajakowego. Dowodem podniesienia klasy zawodników jest wypełnienie minimum wyznaczonego przez Polski Komitet Olimpijski przez 26 osad oraz szereg sukcesów odniesionych na zawodach krajowych i zagranicznych.

Na terenach lokalnych zorganizowano w sezonie 53 zawodów w 20 miejscowościach z udziałem 242 osad z 43 klubów. Z większych imprez wymienić należy: II-gie wiosenne Regaty Związkowe w Łęgnowie z udziałem 60 osób z 10 klubów, będące eliminacją do spotkania międzypaństwowego Polska — Niemcy. VI-te mistrzostwa Polski na małym morzu w Pucku — 113 osad z 24 klubów; na zawodach tych startowały poraz pierwszy nowe typy łodzi: czwórki wyścigowe i kajaki żaglowe „P—15". Jesienne Regaty Związkowe o mistrzostwa Okręgów P.Z.K. w Rogoźnie.

Z zawodnikami zagranicznymi kajakowcy związkowi zmierzyli się w 3-ch spotkaniach, we wszystkich odnosząc wyraźne sukcesy.

Zawody Polska — Niemcy w Poznaniu: Harcerska Drużyna Wilków Morskich 53 punkty, Verein für Kannsport Berlin 43 pkt.

Na zawodach Polska — Niemcy w Berlinie zdobyte zostały 3 drugie miejsca.

Na mistrzostwach świata w Vaxholm — Szwecja reprezentacja Polski zajęła II-gie miejsce na 13 osad w jedynkach i IX-te na 15 osad w dwójkach; w ogólnej punktacji mistrzostw świata uzyskaliśmy VI-te miejsce na 14 państw, mając tylko 2 osady, podczas, gdy Niemcy mieli ich 42.

Odznakę sprawności zdobyło tylko 45 członków, a więc mniej niż w sezonie poprzednim.

W porozumieniu z Pol. Kom. Olimp. ustalony został już skład drużyny olimpijskiej oraz jej kadra instruktorska.

Za wielki sukces także uznać należy, że przewodniczącym Komisji Sprotowej Międzynarodowej Federacji Kajakowej (I.R.K.) został wybrany viceprezes P.Z.K. mjr. Sekunda, a do obrad I.R.K. wprowadzono język polski. Przewidywane jest też przyznanie Polsce organizacji II mistrzostw świata w r. 1942.

Z dziedziny turystyki dorobek tegoroczny P.Z.K. stanowi:opracowanie kilometrażu wód okręgu Warszawskiego; rozpoczęte są prace nad kilometrażem wód Wileńszczyzny. Uprzystępnienie całego szeregu tras wodnych dla turystyki kajakowej, organizowanie spływów: Brdą do Bydgoszczy w czerwcu z udziałem kajakowców niemieckich, gdańskich i angielskich w ogólnej liczbie 152 osób; w lipcu Wilią i Żejmianą — 62 osoby. Budowa i organizacja 5 stanic i 11-tu stacji turystycznych, które w sezonie cieszą się wysoką frekwencją kajakowców.

Pewną przeszkodą w działalności turystycznej związku, a także do pewnego stopnia przyczyną obniżenia liczebności członków są trudności w uzyskaniu dalekoidących zniżek kolejowych, o które Związek prowadził i nadal prowadzi usilne starania, chwilowo jednak bez znaczniejszych wyników. Zjawisko to jest także zapewne powodem, że turystyka wykazuje dużą ilość wycieczek po wodach lokalnych.



Uczestnicy IX Walnego Zjazdu delegatów P. Z. K.

zmniejszoną natomiast — na dalej położonych szlakach wodnych.

Reasumując to wszystko, trzeba stwierdzić, że rok sprawozdawczy 1938/39 zamyka się dla P.Z.K. saldem bezwzględnie dodatnim.

Plan pracy dla nowoobranego zarządu na nadchodzący sezon zapowiada się interesująco, a wykonanie go winno się wydatnie przyczynić do rozwoju sportu kajakowego w Polsce.

Kalendarz sportowy na rok bieżący przewiduje:

21.V. Zawody międzymiastowo zagraniczne Polska — Niemcy w Berlinie.

30.V- 10.VI. Obóz treningowy dla 20 zawodników drużyny olimpijskiej w Łęgnowie.

11.VI. III Regaty Wiosenne P.Z.K. w Łęgnowie. W ramach tych regat projektowane są zawody: Węgry, Łotwa, ewentualnie Czechosłowacja — Polska; pertraktacje są w toku.

18.VI. Międzypaństwowe Zawody Niemcy — Polska w Łęgnowie.

25.VI. Mistrzostwa Okręgów P.Z.K.

8 i 9.VII. Mistrzostwa Polski w Pucku.

3.IX. III jesienne regaty P.Z.K. w Augustowie.

Ponadto w projekcie są spotkania międzypaństwowe: Katowice — Wrocław, Toruń — Królewiec, lub międzywojewódzkie: Śląsk Polski — Śląsk Niemiecki, Pomorze — Prusy Wschodnie.

W dziale turystyki planuje się kontynuowanie prac związanych z uprzystępnieniem tras wodnych i opracowaniem kilometrażu wód Polski; budowę 2 stanic, zorganizowanie 22 stacji turystycznych na trasach najbardziej uczęszczanych; wreszcie realizację 4-ch spływów:

28.V.—4.VI. Międzynarodowy spływ Brdą.

Lipiec. Spływ Wilią do Kowna lub spływ wodami Polesia, spływ Żułów — Wilno.

Wrzesień. III-ci Ogólnopolski spływ Dniestrem na święto winobrania.

Na zakończenie pozostaje tylko życzyć władzom i członkom P.Z.K. osiągnięcia w nadchodzącym sezonie wyników pracy nie tylko przez podniesienie poziomu kajakowców zrzeszonych w Związku, ale i przez ogarnianie szerokich mas, które dotychczas uprawiają sport kajakowy poza ramami organizacji

I. B.

Kronika kajakowa

Kalendarz sportowy Warsz. Okręgu PZK

3 maja — „Otwarcie sezonu" — Warszawa.
18 maja — „Mistrzostwo rz. Pilicy" — Tomaszów.
18 czerwca — „Międzyklubowe" — Warszawa.
25 czerwca — „Święto Morza" — Tomaszów.
29 czerwca — „Mistrz. Warsz. Okr. PZK." — Warszawa.
23 lipca — „Międzyklubowe" — Warszawa.
15 sierpnia — „O Mistrzostwo Tomaszowa"—Tomaszów.
27 sierpnia — „Eliminacyjne na Międzyokręgowe" — Warszawa.
17 września — „Mistrzostwo Warszawy" — Warszawa.
24 września — „Długodystansowe" — Tomaszów.
8 października — „Zamknięcie sezonu" — Warszawa.

Wszystkie powyżej wymienione regaty organizowane będą przez Komisję Sportową Okręgu lub upoważniony przez nią klub. Regaty podane odbywać się będą w ramach międzyklubowych.

Powyższy kalendarzyk uzupełniony zostanie imprezami klubowymi, których kalendarzyki winny być jaknajprędzej nadesłane do Komisji Sportowej Warszawskiego Okręgu P. Z. K.

Skład Komisji Sport. Warsz. Okręgu PZK

Nowopowołana Komisja Sportowa na rok 1939 ukonstytuowała się następująco:

Kapitan Sport. i przewodn. — Jeliński Stanisław.
Sekretarz — Królikowski Bronisław.
Zastępca sekretarza — Rajsberg I.
Członkowie: Ehrenkreutz Kazimierz, Walendziak Stanisław.

Kronika żeglarska

Z życia Klubu Żeglarskiego „GRYF„ L. M. K. w Gdyni

Na odbytym ostatnio Walnym Zebraniu członków Klubu Żeglarskiego „Gryf“ L. M. K. w Gdyni wybrano nowy Zarząd w następującym składzie:

Prezes kmdr. inż. A. Garnuszewski, I Wiceprezes kpt K. Maciejewicz, II Wiceprezes inż. J. Sieradzki, Sekretarz J. Markiewicz, Skarbnik R. Katarzyński, Kapitan przystani B. Sychowski, Gospodarz J. Kleider, Kierownik wyszkolenia żeglarskiego por. St. Studnicki, kierownik sekcji wioślarskiej por. W. Rutkowski, kierownik sekcji pływackiej H. Schenk. Na referenta prasowego klubu zaproszono p. Artura Marię Świniarskiego.

Podobnie jak w latach ubiegłych działalność Klubu w sezonie 1938 r. rozwinęła się nader pomyślnie. Świadczą o tym następujące dane:

W ciągu ubiegłego sezonu korzystało ogółem z jachtów 208 osób; Klub szkolił 96 członków (w roku ubiegłym 75), 5 sterników śródlądowych z jeziora Narocz oraz 107 gości i uczniów Państwowej Szkoły Morskiej. Ogółem za tym w sezonie 1938 r. korzystało z jachtów więcej o 102 osoby niż w r. 1937. Klub posiada 4 jachty, na których w żegludze przybrzeżnej dokonano 188 wyjść. W żegludze przybrzeżnej członkowie wypływali 5.457 godzin, kursiści sternicy śródlądowej z ośrodka L. M. K. nad jeziorem Narocz 54 godziny; goście i uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej 935 godz. Razem więc wypływano w żegludze przybrzeżnej 6.446 godzin.

W podróżach dalekomorskich brały udział jachty „Albatros“ i „Irka“. Jacht „Albatros“ odbył następujące 3 podróże.

3-dniowa na trasie Gdynia — Piława (70 godzin) Długość trasy 120 mil morskich.

18 dniowa podróż Gdynia—Kłajpeda—Libawa—Visby Gdynia (420 godzin) długość trasy: 630 mil morskich.

8 dniowa podróż Gdynia—Kłajpeda—Gdynia (182 godziny 295 mil morskich.

Razem 29 dni (672 godziny) 1.045 mil morskich.

Jacht „Irka“ odbył jedną podróż dalekomorską, trwającą 15 dni. Podróż odbyła się na trasie Gdynia—Władysławowo—Hameren—Krystians—Gdynia 360 godzin 390 mil morskich. Razem podróże morskie 2 jachtów wyniosły 44 dni (992 godziny) 1.435 mil morskich W podróżach tych brało udział 30 osób w tym 25 członków Klubu oraz 5 uczestników kursu na żeglarza morskiego dla sterników śródlądowych ośrodka L. M. K. Reasumując, ogólna liczba wypływanych godzin w żegludze przybrzeżnej i dalekomorskiej, wynosi 13.332 godziny (w roku ubiegłym o 1.647 mniej). Po zakończeniu sezonu, odbył się w dniu 30 października egzamin przed Komisją P. Z. Ż. dla kandydatów na stopień żeglarza morskiego. Egzamin zdało z wynikiem pomyślnym 15 osób. W dniu 5 listopada odbył się egzamin na stopień sternika jachtowego żeglugi morskiej, który zdało 10 członków. Poza tym 5 w. wymienionych sterników śródlądowych z ośrodka L. M. K. nad Naroczą, złożyło egzamin na stopień żeglarza morskiego z wynikiem pomyślnym. Ogółem Klub posiada 1 kapitana jachtowego, 23 sterników morskich, 34 żeglarzy morskich. Z pośród 23 sterników, 9 jest całkowicie przygotowanych na stopień kapitana jachtowego żeglugi morskiej.

Z regat związkowych w ub. sezonie, urządzanych przez Yacht Klub Polski i Oficerski Yacht Klub R. P., brały udział jachty „Olga“ i „Albatros“ — każdy po 3 razy w kategorii jachtów dużych w biegach handicapowych. Jacht „Olga“ zajął 2 krotnie pierwsze miejsca, zaś „Albatros“ 2 krotnie drugie.

Niezależnie od powyższego dużą żywotność wykazały sekcje wioślarska i pływacka, które zgodnie z przewidzianym programem szkoleniowym Klubu przeprowadzały obowiązkowe ćwiczenia.

Program pracy Zarządu Klubu na rok 1939 jest następujący:

I. Szerzenie na terenie Gdyni i zagranicą idei L. M. K.

a) reprezentacja bandery L. M. K. na morzu,

b) szerzenie propagandy działalności morskiej Polski zagranicą,

c) nawiązywanie kontaktów z Polonią Zagraniczną,

d) szkolenie członków Klubu pod kątem interesów LMK.

II Kursy prowadzone przez Klub.

a) wyszkolenie żeglarskie teoretyczne i praktyczne,

b) wyszkolenie wioślarskie i pływackie.

Z Yacht Klubu Wielkopolski

Yacht Klub Wielkopolski w Poznaniu przedstawił roczne sprawozdanie, wykazujące ożywioną działalność klubu.

Po pięciu latach istnienia klub liczy obecnie 87 członków i 17 juniorów, w czym poważna liczba przybyłych w ubiegłym sezonie. Niemal połowę członków, bo 39 stanowią wykwalifikowani żeglarze różnych stopni.

Dorobkiem tegorocznym klubu jest rozbudowanie przystani, mogącej pomieścić obecnie 68 jachtów, wobec dawnych 28-u. Z zakresu wyszkolenia odbyły się dwa kursy żeglarskie. Klub obesłał 4 regaty międzyklubowe, w tym mistrzostwa Polski w Pucku i mistrzostwa Poznania, podczas których uzyskano 10 miejsc pierwszych, 5 drugich i 3 trzecie; zorganizował także wewnętrzne regaty klubowe. Flotyla przystani liczy 32 jachty (klubowe i prywatne) różnych typów, zarówno regatowe, jak turystyczne.

Najsłabiej przedstawia się dział turystyki, szczególnie morskiej — grają tu rolę trudności i koszty transportu jachtów, gdyż jezioro Kierskie nie posiada połączeń wodnych z siecią rzeczną i drogą do morza.

W projektach klubu leży jednak po całkowitym wykończeniu rozbudowy przystani położenie silniejszego nacisku na rozwój żeglarstwa turystycznego i specjalnie morskiego. *B—ka.*

Kursy Klubu Żeglarskiego „Gryf“ L.M.K. w Gdyni

W dniu 6 lutego br. nastąpiło otwarcie trzeciego z kolei kursu dla kandydatów na stopień jachtowych sterników morskich. Wykłady odbywają się 2 razy tygodniowo w sali bibliotecznej, użyczonej przez Zarząd Koła Marynarzy Związku Rezerwistów w ich świetlicy przy ul. Węglowej. Ponad to w tymże lokalu od 25 stycznia br. odbywają się repetycje dla kandydatów na stopień jachtowego kapitana morskiego. W dniu 21 marca rb. rozpocznie się ósmy z kolei kurs dla kandydatów na stopień jachtowego żeglarza morskiego. Kurs ten obejmuje zarówno wykłady teoretyczne jak i ćwiczenia praktyczne z pływania, utrzymania jachtu, robót linowych. Uczestnicy tego kursu będą musieli brać udział również w ćwiczeniach wioślarskich jak i pływackich. W ciągu sezonu przewidywane są kursa pływackie, prowadzone przez rutynowanego instruktora.

Egzamin dla kandydatów na stopień kapitana odbędą się w dniu 2 kwietnia rb., natomiast dla kandydatów na stopień sternika i żeglarza — na jesieni roku bieżącego.

Zgłoszenia do egzaminu, jak również, na kursy oraz zapisy na członków Klubu przyjmuje bosman Klubu na przystani w basenie jachtowym.

Kronika pływacka

Walne zebranie Polskiego Związku Pływackiego

W dniu 5 lutego rb., w sali konferencyjnej Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego odbyło się doroczne walne zebranie Polskiego Związku Pływackiego. W obradach wzięli udział delegaci wszystkich Okręgów z wyjątkiem wileńskiego.

Po zagajeniu obrad przez prezesa insp. Kozolubskiego na przewodniczącego wybrano prok. Semadeniego.

Ożywiona dyskusja wywiązała się nad działalnością ustępującego Zarządu. Stwierdzono jednogłośnie, że Zarząd wywiązał się ze swego zadania bez zarzutu, to też wniosek o udzielenie absolutorium przyjęto przez aklamację.

Jak wynika z przemówień zebranych, największą bolączką pływactwa jest brak pływalni dostosowanych do sportu zawodniczego.

Według danych statystycznych PUWF-u na terenie państwa znajduje się 400 pływalni letnich i 20 zimowych, lecz są one ze względu na zbyt wygórowane opłaty dla zawodników przeważnie niedostępne.

Godnym podkreślenia jest fakt, że pływalnie będące własnością prywatną są bardziej dostępne od tych, które budowano z subwencji państwowych lub samorządowych, a które miały służyć celom WF.

Pomimo tego rodzaju trudności i ciężkich warunków materialnych PZP zorganizował kilka obozów, kursów i zawodów. Dla czołowych zawodników sprowadził trenera Steppa, który w ciągu 4-miesięcy pracował niemal we wszystkich okręgach.

Klubów zrzeszonych w PZP jest ogółem 97, a zatym o 20 więcej niż w roku 1937-ym. Na poszczególne okręgi przypada klubów: Warszawa 19, Poznań 17, Śląsk 16, Kraków 12, Lwów 9, Wilno 7, Łódź 6, Pomorze 5, Lublin 4, Polesie 2.

Ilość zawodników wynosi 3540, w tym 735 kobiet. Na poszczególne okręgi przypada: Poznań 901, Wilno 828, Lwów 480, Warszawa 449, Kraków 292, Śląsk 244, Pomorze 147, Łódź 145, Lublin 26. Według podziału na klasy przypada: klasa mistrzowska 94, klasa I-sza 521, klasa II-ga 1001, klasa III 370, bez klasy 1554. Ilość czynnych w r. ub. zawodników wynosi 922, w tym 174 kobiet, przy czym najwięcej na Śląsku 230, Poznaniu 224 i Warszawie 183. Najwięcej zgłoszonych zawodników posiada AZS Warszawa 189, następnie Pogoń Lwów 181, Unia Poznań 156, Cracovia 151, WKS Poznań 149, ZASS 140 i t. d.

W r. ub. rozegrano 76 zawodów, przy czym w okr. poznańskim 20, warszawskim 14, pomorskim 12, śląskim 9, łódzkim 7, krakowskim 6, lubelskim 4, wileńskim 2, lwowskim 1.

Rekordów polskich poprawiono 22, w tym 12 kobiecych.

Ilość trenerów wynosi 6, instruktorów 210. Ogółem wydano 274 dyplomy instruktorskie.

Ilość zdobytych odznak pływackich wynosi 3559.

Zatwierdzono program międzynarodowy obejmujący wyjazd na mecz z Finlandią w Helsinkach, wyjazd drużyny waterpolowej na Węgry oraz mecz z Włochami w Polsce. Przyjęto do wiadomości odrzucenie przez komisję sportową projektów odnośnie zmiany systemu rozgrywek ligi waterpolowej oraz wprowadzenia mistrzostw juniorów, zaś zaakceptowanie punktacji dla pań i panów do r. 1940.

Wybory do Zarządu dały następujące wyniki: prezes — insp. mag. J. Kozolubski, v.-prezesi: adm. mag. K. Rudzisz, sport. adm. J. Chęciński, sekretarz — W. Szabłowski, skarbnik — Jaworski, kpt. sport. Berlik, członkowie — Staniszewski, Cypryk, Jabłoński, Winnicki, Hampel.

Minima olimpijskie dla pływaków

Polski Komitet Olimpijski ustalił następujące minima olimpijskie w pływaniu i lekkiej atletyce na rok bieżący.

W pływaniu minima winny być osiągnięte do dnia 15 sierpnia rb.

Panowie: *100 m. dow.* — 1:02,5. *400 m. dow.* — 5:05,0. *1.500 m. dow.* — 21:300,0. *100 m. na wznak* — 1:14,5. *200 m. klas.* — 1:14,5. *4×200 m. dow.* — 9:52,0.

Panie: *100 m. dow.* — 1:13,0. *400 m. dow.* — 6:00,0. *100 m. nawznak* — 1:26,0. *200 m. klas.* — 3:18,0. *4×100 m. dow.* — 5:20,0.

Podział referatów w Zarządzie P.Z.P.

Zarząd PZP dokonał podziału referatów między członków Zarządu. Poszczególne referaty objęli:

referat prasy i propagandy — kpt. dypl. S. Cypryk,
„ organizacyjny — kpt. dypl. S. Cypryk,
„ pływania — kpt. M. Hampl i T. Jabłoński,
„ skoków — kpt. M. Hampl i T. Jabłoński,
„ ratownictwa oraz spraw sędziowskich — mag. K. Rudzisz i kom. R. Staniszewski,
„ piłki wodnej — adw. M. Chęciński,
„ odznaki pływackiej — W. Szabłowski,
kronikarz — kom. A. Winnicki.

Zaproszenie na Węgry

Wydział Zagraniczny Węgierskiego Związku Pływackiego zwrócił się do PZP z propozycją przyjazdu na Węgry reprezentacyjnej drużyny piłki wodnej wraz z jednym pływakiem w stylu dowolnym i klasycznym (do konkurencji indywidualnych), którzy w czasie od 12 do 17 sierpnia 1939 r. startowaliby w trzech miastach węgierskich: Kassa, Eger, Miskolc.

Zaproszenie zostało przyjęte i obecnie prowadzone są szczegółowe pertraktacje.

Mistrzostwa Hali Krytej

Tegoroczne zawody o mistrzostwo Hali Krytej zostaną zorganizowane przez Zarząd PZP w pływalni Akademii W.F. na Bielanach dn. 18 i 19 marca b. r.

Organizację tej największej imprezy pływackiej w sezonie zimowym zmuszony był podjąć Zarząd, gdyż żaden z Okręgów wzgl. odpowiednich klubów nie ubiegał się o organizację zimowej rewii naszego pływactwa.

Turniej piłki wodnej

Dnia 1 i 2 kwietnia b. r. Zarząd PZP organizuje w pływalni Akademii W. F. na Bielanach turniej piłki wodnej dla drużyn klasy mistrzowskiej (ligi).

Będzie to jedyna okazja zobaczenia pięciu najlepszych drużyn piłki wodnej, które w emocjonujących spotkaniach ubiegać się będą o prymat w hali krytej.

Zawody o Nagrodę Młodych.

Termin zawodów o Nagrodę Młodych wyznaczono na dz. 15 wzgl. 16 kwietnia b. r.

Wobec zgłoszenia się do rozgrywek o nagrodę tylko drużyn Okręgu Śląskiego i Warszawskiego, w podanym terminie odbędą się odrazu zawody finałowe, które zostaną rozegrane na Śląsku.

Trzy mecze pływaków

Polski Związek pływacki planuje urządzenie w roku bieżącym trzech międzypaństwowych meczów pływackich, a mianowicie: Polska — Finlandia z końcem lipca w Helsinkach, Polska — Włochy w połowie sierpnia w Warszawie i Polska — Jugosławia w końcu sierpnia w Poznaniu.

Mecz pływacki Śląsk Polski — Śląsk Niemiecki

W r. b. odbędzie się rewanżowy mecz pływacki Śląsk Polski — Śląsk Niemiecki.

Zw. Niemiecki nadesłał już do władz okręgu śląskiego zapytanie w sprawie terminu zawodów.

Mecz projektowany jest na koniec marca wzgl. 2 kwietnia w Gliwicach.

Heidrich powrócił

Znany pływak śląski Heidrich, który przed kilku miesiącami wyjechał do Gliwic, powrócił obecnie do Polski i zamierza nadal startować w barwach Dębu.

Międzyokręgowe zawody Śląsk — Warszawa

Komisarz Warszawskiego Okręgu PZP zaproponował Okręgowi Śląskiemu rozegranie dn. 5 marca b. r. w basenie Polskiej YMCA w Warszawie zawodów międzyokręgowych w konkurencjach panów Śląsk — Warszawa.

Należy się spodziewać, iż Okręg Śląski zaakceptuje propozycję i stolica będzie miała okazję zobaczenia interesującej walki najsilnieszych Okręgów.

POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI
WARSZAWA
ul. Nowogrodzka 4 m. 21

KOMUNIKAT

Zarząd Polskiego Związku Żeglarskiego niniejszym wzywa Zarządy Klubów zrzeszonych w Polskim Związku Żeglarskim do przedstawienia w terminie do dnia *10.II. 1939 roku* terminów projektowanych regat.

Termin powyższy jest ostateczny i otrzymane dane po tym terminie rozpatrywane nie będą, a zorganizowane regaty nie będą uznane za związkowe.

Za Zarząd P. Z. Ż.

Sekretarz Generalny P. Z. Ż. — *(—) Jerzy Lisicki*

V. Prezes P. Z. Ż. — *(—) C. Petelenz kmdr.*





NIE ZWLEKAJ

Z OPŁATĄ PRENUMERATY ZA

SPORT WODNY

Pocztowe konto rozrachunkowe Nr. 34

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 40. Za wiersz milimetrowy lub jego miejsce przez szerokość 1 szpalty 70 groszy, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR. PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18.—, półrocznie Zł. 9.—.
Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej.
Konto w P. K. O. Nr. 22036 — właściciel Maria Majcherowa
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktorka MARIA MAJCHEROWA*

Druk. Wacław Zajączkowski, Chłodna 37, tel. 669-46.